



Aan de leden van de gemeenteraad van Ridderkerk
p/a de griffie

Uw brief van:
Uw kenmerk:
Bijlage(n): 3

Ons kenmerk: 1097428
Contact: Loggers
Doorkiesnummer:
E-mailadres: T.Loggers@bar-organisatie.nl
Datum: **24 JUNI 2016**

Betreft: Lokale Aanpak Veilig Fietsen

Geachte raadsleden,

Met deze brief informeren wij u over de Lokale Aanpak Veilig Fietsen. In de kadernota 2017 zijn kosten opgenomen om de maatregelen uit het plan uit te kunnen voeren.

Aanleiding

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) heeft in 2012 met oog op de stijgende lijn van het aantal verkeersgewonden en -doden de "Beleidsimpuls Verkeersveiligheid" vastgesteld. De focus van de Beleidsimpuls ligt bij (oudere) fietsers, jonge bestuurders en op gedrag. De Lokale Aanpak Veilig Fietsen is een onderdeel van deze Beleidsimpuls. De Lokale Aanpak Veilig Fietsen is bedoeld om lokale (verkeersonveilige) fietsknelpunten te verbeteren en daarmee fietsveiligheid te vergroten. Dit is een afspraak van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) in een convenant met het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Alle gemeenten in Nederland hebben de opdracht gekregen om een Lokale Aanpak Veilig Fietsen op te stellen. Doel is om de lokale fietsknelpunten in kaart te brengen en te komen tot aanbevelingen om deze knelpunten op te lossen en hiermee de fietsveiligheid te vergroten. Deze aanpak betreft zowel infrastructurele als gedragsmaatregelen en oplossingen.

In deze brief staat een overzicht van de belangrijkste maatregelen met daarbij geraamde kosten.

Doel aanpak

De fietsverkeersveiligheid is getoetst aan de hand van objectieve ongevalanalyses en daarop aanvullend veldonderzoek waarbij gelet is op markering, verharding, bebording, fietspaaltjes en het wegontwerp als geheel. Ook is de subjectieve verkeersveiligheid voor de schoolroutes in beeld gebracht middels enquêtes onder scholieren. Dit moet uiteindelijk resulteren in een daling van het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers en het gebruik van de fiets bevorderen.



Uitkomsten onderzoeken en analyses

De gemeente Ridderkerk geeft de fiets een prominente rol in het huidige verkeersbeleid. Het stimuleren van de fiets moet leiden tot meer gebruik van de fiets en een daling in het autogebruik. Door de verwachte toename van het fietsgebruik, neemt de statistische kans op meer fietsongevallen toe. Daarom is er extra aandacht voor de fietsverkeersveiligheid in het huidige verkeersbeleid.

Subjectieve veiligheid

Om de subjectieve fietsverkeersveiligheid in beeld te brengen is een enquête onder scholieren gehouden. Er zijn in totaal 263 scholieren van groep 7 en 8 ondervraagd. De scholieren geven de fietsveiligheid in Ridderkerk een 7 (gemiddeld). De meeste scholieren komen dagelijks met de fiets naar school en ondervinden fietsgevaarlijke knelpunten op hun school-thuisroute waarbij 'asociaal fietsgedrag' en hardrijdende auto's voor het grootste gevoel van verkeersonveiligheid zorgen.

Bijna driekwart van de ongevallen onder scholieren in de afgelopen vijf jaar is met de fiets gebeurd, waarbij voornamelijk sprake is van enkelvoudige fietsongevallen (gladheid, stoeprand en fietspaaltje). Een deel van de scholieren geeft aan vaker de fiets te willen gebruiken wanneer de schoolroute veiliger wordt.

Objectieve veiligheid

De objectieve fietsverkeersveiligheid is geanalyseerd op basis van gegevens van het CROW-Fietsberaad (kenniscentrum fietsbeleid) en uit de ongevalgegevens van het programma VIA-stat (ongevallen registratieprogramma).

Uit de analyse komt naar voren dat de aandacht moet liggen op:

- oudere verkeersdeelnemers. Deze groep is stijgende (vergrijzing);
- enkelvoudige fietsongevallen;
- meervoudige ongevallen waarbij de auto vaak betrokken is;
- ongevallen met personenauto's met bestuurders in de leeftijd 18-40 jaar;
- relatief veel slachtoffers in de leeftijdscategorie onder de 18 jaar;
- ongevallocaties op 50km/h wegen (met name kruisingen en wegvakken);
- inzetten op veilige schoolroutes en schoolomgeving.

Maatregelen

Op basis van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheidsanalyses zijn maatregelen aanbevolen om de verkeersveiligheid voor fietsers te verhogen. Deze zijn te verdelen in kleine infrastructurele (eenvoudig en snel uitvoerbaar zoals markering, paaltjes en onderhoud groen / verharding) en grote infrastructurele maatregelen (veelal projectmatige maatregelen zoals herstructurering van wegen).

Kosten

De kostenraming voor de verschillende maatregelen zijn indicatief. De kosten zijn opgenomen in de kadernota 2017. In de kadernota is een bedrag van € 35.000,- opgenomen voor "Lokale Aanpak Fietsveiligheid".



Betreft: Lokale Aanpak Veilig Fietsen

Pagina 3 van 3

De maatregelen en de daarbij geraamde kosten zijn onderverdeeld in 3 typen:

1. Kleine infrastructurele maatregelen (€ 14.000,-);
2. Projectmatige maatregelen;
3. Educatieprogramma's (subsidie).

Aanvullende aanbevelingen

Naast de voorgestelde maatregelen zijn hieronder nog aanvullende aanbevelingen van algemene strekking:

- herstel oneffenheden in wegdek en/of fietspad in combinatie met geplande onderhoudswerkzaamheden/herinrichting.
- Uitvoeren verkeerstellingen inclusief fietsverkeer op de volgende fietsknooppunten:
 1. Geerlaan: oversteek fietspad langs A15 en A16;
 2. Industrierweg – Dokwerkerstraat;
 3. Juliana van Stolbergstraat en deel Kievitsweg.

De resultaten ervan worden gebruikt voor eventuele maatregelen op langere termijn.

Op rotondes volgt de gemeente de landelijke regels. Op rotondes binnen de bebouwde kom hebben fietsers voorrang en op rotondes buiten de bebouwde kom niet. Er is aandacht voor de zichtbaarheid van fietsers op rotondes. Daar waar nodig wordt de openbare verlichting aangepast.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Ridderkerk,
de secretaris,

de burgemeester,

dhr. H.W.J. Klaucke

mw. A. Attema

Bijlagen:

1. De hoofdrapportage "Lokale Aanpak Veilig Fietsen".
2. Bijlage met ontwikkelingen, trends en de enquête.
3. Rapport "Fietspalen in Ridderkerk".

